

„[...] dann kann man ja auch gleich tanken.“

**Kraftstoff, Kundendienst & Karosseriepflge:
Gedanken zur Eröffnung zweier Großtankstellen in Siegen im Jahr 1956**

von Christian Brachthäuser, Stadtarchiv Siegen

Einführung

Die bereits vor sechzig Jahren lebhaft geführte Diskussionen um die Auto-Mobilität der Gesellschaft lässt sich bezogen auf die Stadt Siegen an der Eröffnung zweier Großtankstellen und der damit verbundenen Presseberichterstattung im Frühjahr 1956 festmachen. In diesem Jahr angefertigte Foto-Ansichtskarten legen nahe, dass es sich um architektonische Prestigeobjekte gehandelt haben wird; der Besuch zumindest der im März 1956 neu eröffneten Großtankstelle „Glückauf“ an der Eiserfelder Straße wird als optischer Augenschmaus mit einem Hauch Extravaganz angepriesen, wie die stilvoll ausgeleuchtete, auf Hochglanz polierte Szenerie einschließlich moderner Glasfassadengestaltung vermittelt. Grund genug, diese beiden Höhepunkte des damaligen Siegener Straßenverkehrs und deren historischen Hintergrund näher zu beleuchten.



Die BV-Großtankstelle „Glückauf“ an der Eiserfelder Straße im Jahr 1956 (Stadtarchiv Siegen)

Ein kurzer Exkurs in die Geschichte der Tankstellen

Tankstellen sind selbstverständlich kein Phänomen der 1950er Jahre, weist doch die Geschichte dieser Service-Stationen am Straßenrand eine über 100jährige Tradition auf. Dabei liegen ihre Ursprünge in der Pharmazie, denn Benzin und andere Treibstoffe gab es zunächst nur in Apotheken. Als erste „Tankstelle“

der Welt gilt daher die Stadt-Apotheke in Wiesloch, nur wenige Kilometer südlich von Heidelberg. Dort hatte die berühmte Unternehmerrgattin Bertha Benz (1849-1944), die Pionierin des deutschen Automobils, Anfang August 1888 das Leichtbenzin Ligroin eingeführt. Das Alkohol-Benzingemisch, das bisher vorwiegend in der chemischen Reinigung zum Einsatz gekommen war, dürfte wahrscheinlich auch den 1886 von ihrem Ehemann Carl Benz produzierten „Benz Patent-Motorwagen Nummer 1“ angetrieben haben – das erste Automobil mit Verbrennungsmotor. Das Gefährt – ein Original befindet sich im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München – erinnert zwar an eine Mischung aus Fahrrad und Kutsche, gilt aber weltweit als das erste praxistaugliche Kraftfahrzeug.

Die erste Tankstelle im heutigen Sinne eröffnete im Jahr 1907, und zwar in der US-Stadt Seattle. Deutschlands erste Tankstelle wiederum eröffnete 1923 und nannte sich „Tankkiosk“. Danach florierte das Geschäft mit dem Treibstoff an den deutschen Straßen zunehmend, sodass Mitte der 1930er Jahre bereits rund 50.000 Tankstellen existierten. Nach und nach entwickelten sich Ideen, die Verkaufsstrategie weiterzuentwickeln und ein größeres Sortiment anzubieten. So avancierten die Tankstellen hierzulande ab den 1960er Jahren allmählich zu Treffpunkten, Supermärkten und Cafés, wie einer Studie über die Geschichte der Tankstellen zu entnehmen ist. [1]

Unter dem „Krönchen“ stellt sich das Tankstellenwesen wie folgt dar: Mechaniker wie Friedrich Steuber inserierten zwar ihre (in diesem Fall bereits 1873) gegründete „Reparatur-Werkstatt“, bezogen ihr Dienstleistungsangebot neben Fahrrädern jedoch verstärkt auf Heißmangeln, Wasch- und Nähmaschinen sowie andere in Privathaushalten gebräuchliche Geräte. [2] Dass sein Konkurrent Louis Hees in der Bahnhofstraße gleichzeitig neben Reparatur- und Wartungsarbeiten an Nähmaschinen, Strickmaschinen und Wringmaschinen aber auch seine „Auto-Garage“ bewarb, kann wohl als erstes Indiz bewertet werden, dass auch das Klientel der Automobilbesitzer aus wohlhabenden Kreisen in den Fokus der Gewerbetreibenden gerückt war. Ein Blick auf die Ansichtskarten aus dieser Zeit offenbart jedoch, dass der Straßenverkehr damals hauptsächlich von Fuhrwerken, Droschken, Pferdegespannen und der elektrischen Straßenbahn geprägt war. Automobile sind auf den Motiven (noch) kaum zu finden. Immerhin: Knapp drei Jahre später annoncierte die Wilhelm Hees GmbH in Siegen ihr Serviceangebot für „Kraftfahrzeuge aller Art“. Als „Alleinvertreiber nur erstklassiger Marken“ präsentierte das Fachgeschäft „sämtliches Auto-Zubehör“ sowie „modern eingerichtete Reparatur-Werkstätten“ und eine „grosse Garage mit Einzelboxen“. Ein großes „Reifen-, Benzin- und Oel-Lager“ komplettierte vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs im August 1914 die Produktpalette des Unternehmens, die voll und ganz auf die sichtlich prosperierende Automobilbranche zugeschnitten war. [3]



Annonce aus dem „Adreßbuch für Stadt und Kreis Siegen 1910/11“ (Stadtarchiv Siegen)

Wilh. Hees, ^{G. m.} ^{b. H.,} Siegen.
Bahnhofstr. 15. — Telefon 468. — Siechhausweg 1/1.

Kraftfahrzeuge aller Art

Alleinvertrieb nur erstklassiger
==== Marken. ====

Sämtliches Auto-Zubehör

Modern eingerichtete
Reparatur-Werkstätten

Lackier-, Polster- und Stellmacher-
werkstätten. Vulkanisier - Anstalt.
==== Elektrische Ladestelle. ====

Grosse Garage mit Einzelboxen

Einfahrt Bahnhofstrasse.
Reifen-, Benzin- und Oel-Lager.
Bahnhofstr. 15. — Telefon 468. — Siechhausweg 1/1.

17 2

Annonce aus dem „Adreßbuch für Stadt und Kreis Siegen 1913/14“ (Stadtarchiv Siegen)

Wie bereits eingangs erwähnt, existierten öffentliche Tankstellen als eigenständige Branche zu diesem Zeitpunkt jedoch noch nicht. Bezogen auf die Stadt Siegen änderte sich dies ohnehin erst nach dem Ende des Ersten Weltkriegs. Im 1923 aufgelegten Adreßbuch der Stadt und des Kreises Siegen kommen im Branchenteil erstmals unter der Rubrik „Benzin und Benzol“ die beiden Anbieter Franz Volpert (Automobilbedarf, technische Öle und Benzinhandlung in der Hagener Straße) und die „Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft“ am Sieghütter Hauptweg zur Geltung. [4] Vier Jahre später haben sich die Gewerbetreibenden allein im Siegener Stadtgebiet aber schon verdreifacht, wie die Auflistung der Benzin- und Benzolhandlungen im Einwohnerbuch der Stadt Siegen und der Kreise Siegen und Altenkirchen 1927/28 impliziert [5]:

*Benfer, Ernst, Bahnhof Eintracht;
Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, Siegen-Eintracht, Eiserfelder Straße;
Homborg-Volpert GmbH, Johanneshütte;
Lück, Hermann, Eiserfelder Straße;
„Olex“, Deutsche Petroleum-Verkaufs-Gesellschaft mbH, Bahnhof Eintracht;
Saßmannshausen, A. und W., Hagener Straße.*

Auch der Betrieb von Reparaturwerkstätten für Automobile hatte sich in der Stadt Siegen binnen weniger Jahre offenkundig als florierendes Geschäft entpuppt, wie die gleichnamige Rubrik im Gewerbeverzeichnis verdeutlicht. Ein vergleichender Blick beider Inseratengruppen legt zudem die zwischenzeitlich erfolgte Symbiose von Benzinhandlungen und Kraftfahrzeugbranche nahe:

*Heinrich Bald, Hagener Straße und Sieghütter Hauptweg;
Fahrzeug- und Motorenvertrieb GmbH, Hagener Straße;
Hees, Wilhelm GmbH, Bahnhofstraße und Sichhausweg;
Kraftfahrzeuggesellschaft Siegerland GmbH, Hindenburgstraße;
Krüger, Fritz, Wiesenstraße;
Lottes, Georg, Ziegeleistraße;
Müller, C.H. Otto, Austraße;
Nicolai, W & Co., Heeserstraße;
Saßmannshausen, A. und W., Hagener Straße.*

Gemäß der Darstellung im Branchenverzeichnis des Einwohnerbuchs der Stadt Siegen und der Kreise Siegen und Altenkirchen von 1940 existierten während des Zweiten Weltkriegs sogar 15 Tankstellen im Siegener Stadtgebiet, darunter zwei Großtankstellen an der Hagener Straße und am Herrengarten. [6]

Auch in Stadt und Kreis Siegen: „Das Auto als Barometer des Wohlstands“ zu Beginn der 1950er Jahre

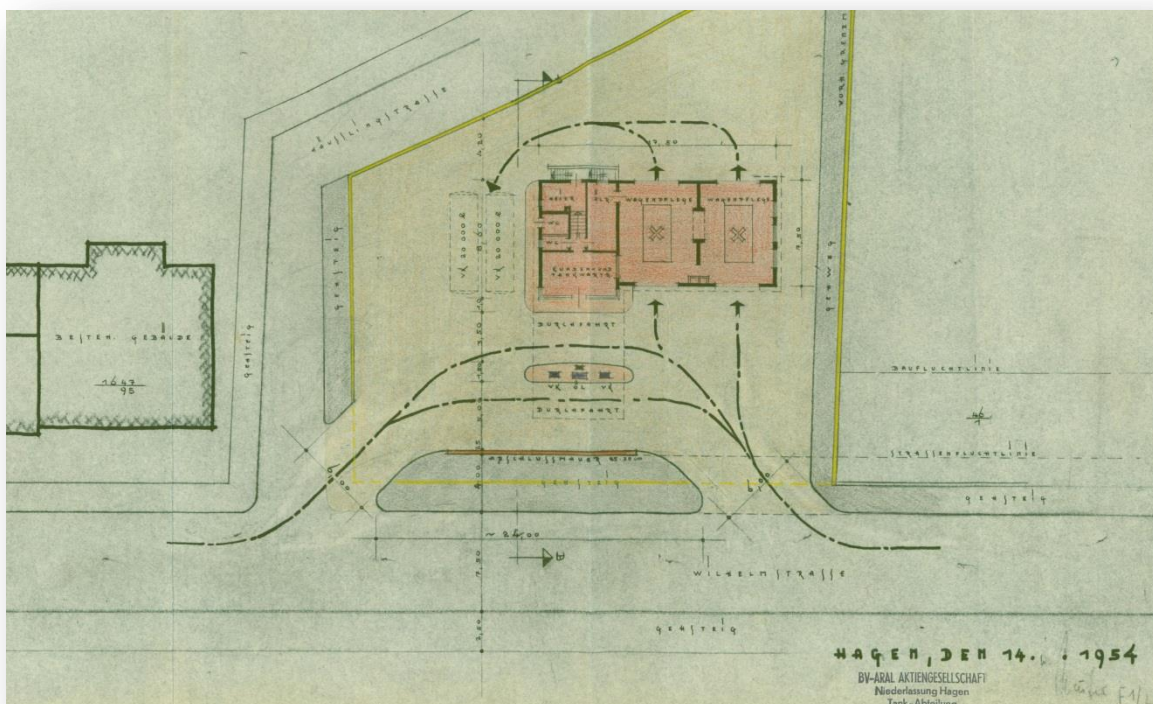
Die salopp formulierte Frage: „Lohnte sich das damals denn überhaupt?“ ist in diesem Zusammenhang sicher nicht unbegründet und von besonderem Interesse. War der kommunale Straßenverkehr zu einem einträglichen Geschäftsmodell geworden? Tatsächlich wurden im Jahr 1930 im Stadtkreis Siegen 245 Krafträder und 510 PKW unterhalten, wie die erste greifbare Statistik über den Bestand an Kraftfahrzeugen im Siegerland von 1930 bis 1936 aussagt. [7] Zum Vergleich: In der Stadt Siegen (nicht eingeschlossen die heutigen Stadtteile) lebten damals rund 30.000 Menschen. Vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs erhöhte sich die Zahl der unter dem „Krönchen“ zugelassenen Personenkraftwagen sogar auf 964 im Juli 1938. [8] Bereits in der Nachkriegszeit konstatierte die regionale Tagespresse, dass sich zur Beurteilung von Wirtschaftsentwicklung und Infrastrukturausbau einer Kommune auch die Anzahl von Kraftfahrzeugen heranziehen lässt. „Das Auto als Barometer des Wohlstands“ urteilte der Siegerländer Lokalteil der Westfalenpost nicht ganz zu Unrecht in seiner Ausgabe vom 31. März 1951. Denn: „Die Zunahme der Pkw in Siegen hält weiter an und am 1. Januar 1951 waren bereits 800 Personenkraftwagen für den öffentlichen Verkehr zugelassen, während zur gleichen Zeit des Vorjahres erst 591 Pkw von unserer Zulassungsstelle registriert wurden. Die Aufwärtsentwicklung ist also unverkennbar. [...] Im Landkreis Siegen wurden am 1.1.1951 insgesamt 1325 Personenautos gezählt, gegenüber 1009 bei Beginn des Jahres 1950 und 1286 im Jahre 1938. Hier ist also der Stand von 1938 bereits wesentlich überschritten“, wie es heißt. [9]

Mehr Verkehr bringt auch mehr Streitpotential

Mehr Automobile bedeuteten in Stadt und Kreis Siegen nicht nur erhöhten Kraftstoffbedarf, sondern auch eine Zunahme von Problemen im Straßenverkehr und bei den Stadtplanern.

In einem Fall kam es sogar zu einem knapp zwei Jahre andauernden Rechtsstreit zwischen der Stadtverwaltung Siegen um Oberstadtdirektor Kurt Seibt und der BV-Aral-Aktiengesellschaft (vormals Benzin-Benzol-Vertrieb, kurz BV) in Hagen. Eine im Stadtarchiv Siegen befindliche Akte verdeutlicht den Konflikt zwischen den unternehmerischen Interessen der Mineralölkonzerne einerseits und den kommunalpolitischen Gremien andererseits zur Zeit des beginnenden „Wirtschaftswunders“.

Was war passiert? Am 6. Januar 1953 hatte der Mineralölkonzern die baupolizeiliche und allgemeine Erlaubnis beantragt, an der Wilhelmstraße (heute Spandauer Straße)/ Ecke Häuslingstraße eine „BV-Tankdienststelle“ zu errichten. Ein lukrativer Standort direkt an der Bundesstraße 54 im Herzen Siegens. Zum Einbau sollten gelangen: „2 elektrifizierte Einstoff-Zapfanlagen mit 2 Behältern mit einem Fassungsvermögen von insgesamt 20.000 Litern für Vergaserkraftstoff“, wie es in dem Bauantrag heißt. [10] Das Stadtplanungsamt um Siegens Stadtbaurat Günter Simony ließ frühzeitig seine Bedenken äußern. In der Stellungnahme vom 10. Januar 1953 heißt es unter anderem: „Bei der vorgesehenen Tankstelle ist zu erwägen, ob sie im Ablauf des Verkehrs der Wilhelmstraße und in Anbetracht der in geringer Entfernung einmündenden Oranienstraße nicht eine zu starke Verkehrsstauung zur Folge hat. Die Wilhelmstraße hat nach den bisher vorgesehenen Fluchtlinien keine übermässig grosse Breite und wird durch den Strassenbahn- und Eisenbahnverkehr noch zusätzlich belastet.“ Auch die räumliche Nähe zu einer Schule wurde kritisch hinterfragt. Die Schüler des städtischen Gymnasiums am Löhrtor sollten bei ihrem Weg zum Unterricht keiner Gefahr ausgesetzt werden. Der Bauausschuss der Stadt Siegen lehnte den Antrag daher mit großer Mehrheit nach seinen beiden Sitzungen vom 12. Januar und 26. Januar 1953 ab. Das Bauaufsichtsamt der Stadt Siegen bot dem Mineralölkonzern per Bescheid vom 20. Februar 1953 aber immerhin an, „[...] für die Errichtung der fraglichen Anlage ein anderes geeignetes Grundstück in Aussicht zu nehmen.“ Was folgte, war ein langwieriger Prozess, in den das Regierungspräsidium Arnsberg und selbst das Oberverwaltungsgericht Münster involviert werden sollten. Die BV-Aral AG in Hagen ließ den Beschluss der Stadt Siegen juristisch anfechten und legte fristgemäß beim Regierungspräsidium Arnsberg Widerspruch ein. „Der ablehnende, hiermit angefochtene Bescheid kann nur dadurch zustande gekommen sein, dass die Verwaltung sich eines Ermessensfehlers schuldig gemacht hat, indem sie willkürliche, mindestens aber sachfremde und damit ausserhalb der gesetzlichen Bestimmungen stehende Erwägungen angestellt hat“, wie es in der Beschwerdeschrift des Rechtsbeistands vom 10. März 1953 heißt.



An der projektierten „BV-Tankdienststelle“ an der heutigen Spandauer Straße entzündete sich 1953/54 ein heftiger Verwaltungsstreit (Stadtarchiv Siegen)

Des Weiteren warf man der Siegener Stadtverwaltung vor: „Abwegig ist der Gesichtspunkt der durch die Einmündung der Oranienstrasse angeblich zu besorgenden Verkehrsstauung. Denn wenn bisher keine Verkehrsstauung vorhanden war, so wird sie durch die geplante BV-Tankdienststelle sicherlich nicht hervorgerufen, die sich in einer geradezu idealen Weise dem Verkehrsbedürfnis an dieser Stelle

anpasst.“ Allerdings teilte man auch in Arnsberg die grundlegenden Bedenken des Siegener Bauaufsichtsamts. Lapidar ließ man dem Rechtsanwalt der BV-Aral AG in Hagen am 5. Juni 1953 wissen, dass seine Beschwerde „[...] als unbegründet zurückgewiesen“ werde. Doch auch gegen diesen Bescheid prozessierte der Konzern vor dem Landesverwaltungsgericht in Arnsberg – sehr zum Unverständnis der Stadt Siegen, die sich am 18. Oktober 1953 per Schreiben an das Arnsberger Regierungspräsidium vehement gegen den Vorwurf zu Wehr setzte, ihre Entscheidung beruhe auf „Beamtenwillkür“ oder „Ermessensmissbrauch“. Die Versagung der Baugenehmigung zog eine Ortsbesichtigung am 18. Dezember 1953 in Siegen nach sich, zu der das Arnsberger Landesverwaltungsgerichts die Streitparteien eingeladen hatte.

Am 11. Januar 1954 wurde die Verwaltungsstreitsache zugunsten der BV-Aral AG entschieden. Das heißt, deren Klage wurde stattgegeben und der Beschwerdebescheid vom 5. Juni 1953 aus Arnsberg sowie der ihm zugrunde liegende, negative Bescheid des Siegener Bauaufsichtsamtes vom 20. Februar 1953 aufgehoben. Allerdings verständigten sich Bau- und Hauptausschuss der Siegener Stadtverwaltung darauf, ein Berufungsverfahren einleiten zu lassen und das Rechtsamt mit der Wahrung der eigenen Interessen zu vertreten. Mit dem Gedanken, klein beizugeben und quasi per Gerichtsbeschluss eine Genehmigung für die „leidige“ Tankstelle erteilen zu müssen, schien man sich partout nicht anfreunden zu wollen. So informierte das Rechtsamt der Stadt Siegen per Schreiben vom 13. März 1954 das Arnsberger Regierungspräsidium und legte sogar tags zuvor angefertigte Aufnahmen der Wilhelmstraße bei, um den verkehrsproblematischen Sachverhalt zu dokumentieren. Tatsächlich legen die Fotografien die starke Frequentierung des Areals nahe, sowohl im Hinblick auf den Straßenverkehr, als auch auf den Schienenverkehr durch die Dampfzüge der Eisern-Siegener Eisenbahn auf ihrem Transportweg vom Bahnhof Eintracht in Richtung Kaan-Marienborn. Auch an den pendelnden Straßenbahnverkehr und an den Einsatz von Werkslokomotiven der Firma Waldrich GmbH wurde erinnert. „Ausserdem wird die Wilhelmstraße von 5 Omnibuslinien der Siegener Kreisbahn und der Bundesbahn (Siegen-Marburg) benutzt. Hinzu kommt ein starker Lastwagen-, Personenwagen- und Radfahrverkehr, da es sich um die Ausfallstraße nach Wetzlar-Giessen-Frankfurt/Main handelt [...]. Besonders stark gefährdet und beeinträchtigt wird jedoch der Fußgängerverkehr auf dem rechten Bürgersteig bei der Durchführung des geplanten Projektes. Sollte es zu dem Betrieb einer Tankstelle an der vorgesehenen Stelle kommen, so wird der Fußgängerverkehr durch drei Ein- bzw. Ausfahrten sowie der Strasseneinmündung in Mitleidenschaft gezogen, so daß von einer Verkehrssicherheit für Fußgänger an dieser Stelle nicht mehr gesprochen werden kann“, wie Vertreter der Stadt Siegen zu Protokoll gaben.



Die delicate Verkehrssituation an der Wilhelmstraße sprach gegen die Errichtung einer Tankstelle (Stadtarchiv Siegen)

In der Absicht, doch noch eine einvernehmliche Lösung anzustreben, verständigten sich die Parteien am 23. August 1954 nach zuvor erfolgter Anrufung des Nordrhein-Westfälischen Oberverwaltungsgerichts

in Münster doch noch einmal auf eine Ortsbegehung. Doch selbst die Offerte der Stadtverwaltung, ein greifbares Ersatzgrundstück als Diskussionsgrundlage anzubieten, führte zu keinem positiven Resultat. Am 23. November 1954 folgte die mit Spannung erwartete Gerichtsverhandlung in Münster. Wohl zur Überraschung der Klägerin (BV-Aral AG) verlor sie den Prozess gegen den beklagten Regierungspräsidenten in Arnsberg, der die Interessen der Stadt Siegen vertrat. Die Klage wurde abgewiesen und die Klägerin zur Übernahme der Gerichtskosten „verdonnert“; eine Revision erst gar nicht zugelassen. In der 15seitigen Urteilsverkündung hieß es unter anderem, dass die Wilhelmstraße sehr wohl „[...] einen Brennpunkt des Verkehrs“ in der Siegener Innenstadt darstelle, denn es handle sich „[...] um eine Straße mit einer Fahrbahn von nur 7,50 m Breite. Sie weist einen starken Verkehr auf. Nach dem Ergebnis der am 23. September 1954 vom Polizeiamt Siegen durchgeführten Verkehrszählung wurde sie z.B. in der Zeit von 7 bis 8 Uhr in beiden Richtungen von 264 Personenkraftwagen, 106 Lastkraftwagen, 17 Lastzügen, 122 Krafträdern und 20 Omnibussen, sowie in der Zeit von 17 bis 18 Uhr von 438 Personenkraftwagen, 80 Lastkraftwagen, 18 Lastzügen, 206 Krafträdern und 15 Omnibussen befahren.[...] Durch die Errichtung der geplanten Tankstelle würde die Zügigkeit des Verkehrs auf der Wilhelmstraße zusätzlich erheblich beeinträchtigt werden, und zwar deshalb, weil die Anlage unmittelbar an einer Straßeneinmündung erbaut werden soll.“

Zwischen Blitzmarathon, Parkometer und Zebrastreifen – der Straßenverkehr in Siegen anno 1956

Der sprunghafte Anstieg des Straßenverkehrs beschäftigte zusehends die Stadtverwaltung. So verweist allein der Bericht über die Tätigkeit des Verkehrsausschusses zur Stadtverordnetenversammlung am 18. Januar 1956 auf die wichtigen „[...] Fragen der Verkehrsführung und der Verkehrssicherheit“ [11] in Siegen. Im Zeichen des städtischen Wiederaufbaus forderte das Gremium unter dem Stadtverordneten Willy Schommer ein Verkehrsgutachten und akute Maßnahmen, „[...] die im Endzustand des Ausbaues dem sprunghaften Anwachsen des Straßenverkehrs und den damit verbundenen, immer größer werdenden Verkehrsschwierigkeiten gerecht zu werden.“ [12] Als besonders stark frequentierte Straßenzüge hatte die Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr vor Jahresfrist 1955/56 besonders

- Kölner Tor,
- Reichwalds Ecke,
- den Bahnhofsvorplatz sowie
- Koch's Ecke

in der Stadt Siegen ausgemacht, wobei ganz speziell das Kölner Tor gewissermaßen als Knotenpunkt zwischen Oberstadt und Unterstadt für massive Verkehrsprobleme gesorgt hatte, wie der Verkehrsausschuss berichtete.

Auf Grundlage der Parameter 1 Fahrrad = 1 Einheit; 1 Krad = 1 Einheit; 1 PKW = 2 Einheiten; 1 LKW = 2 Einheiten und 1 Zug = 1 Einheit waren die Experten zu folgendem Resultat gekommen: „So haben die Abzweigung [am Kölner Tor, Anm. C.B.] zwischen 11 und 12 Uhr 12.500 Fahrzeugeinheiten von der Koblenzer Straße und 13.250 Einheiten vom Kölner Tor her erreicht. Aus Richtung Koblenzer Straße zweigten 5% zum Obergraben, 45% zur Bahnhofstraße ab, während 50% die Richtung beibehielten. Für die Fahrzeuge aus Richtung Kölner Tor betrug der Prozentsatz 4,31 und 65. Diese Zahlen sind wohl ein Beweis, mit welchen Problemen sich der Ausschuss, aber auch unsere Polizei befassen muß.“ [13]

Tatsächlich offenbart auch ein cursorischer Blick auf die Presseberichterstattung des Jahres 1956 manche Überraschung. „Jeder halbe Stunde kostet einen Groschen“, lautete etwa die Überschrift in der Westfalenpost vom 5. Dezember 1956 anlässlich der erstmaligen Einführung von „Parkometern“ im Siegerland gewissermaßen nur wenige Stunden vor dem Nikolaustag. „Wenn es stimmt, daß sich Knecht Ruprecht motorisiert hat, dann muß er sich jetzt überlegen, ob er auf der Kölner Straße unter dem Dicken Turm parkt oder nicht. Stellt er sein Fahrzeug dort ab, muß er für halbstündiges Parken 10 Pf[enni]ge, für einstündiges Parken 20 Pf[enni]ge. bezahlen. Die Stadt hat nämlich auf ihre Weise für eine Adventsüberraschung gesorgt und fünf Dauerparkuhren dort aufstellen lassen“, wie mit einem Augenzwinkern berichtet wird. [14]



Der Charme der 1950er Jahre: Kleine BV-Aral-Tankstelle in Geisweid um 1950 (Stadtarchiv Siegen)

Vielen Verkehrssündern war zu diesem Zeitpunkt jedoch das Lachen schon längst im Halse stecken geblieben. Denn im Sommer 1956 war im Regierungsbezirk Arnsberg an insgesamt 26 neuralgischen Punkten und Hauptgefahrenstellen im großen Stil „Jagd“ auf Verkehrssünder gemacht worden. Mit Fotokameras bewaffnete Polizeibeamte in den Kreisen Brilon, Meschede, Arnsberg, Iserlohn, Olpe und Siegen hatten zum „Halali“ gegen allzu rüpelhafte Verkehrsrowdys geblasen. Die Ordnungsbehörden dokumentierten allein bis Ende Juni 1956 über 200 Ordnungswidrigkeiten und verhängten Bußgelder. Süffisant gab die Presse zu Protokoll: „Das ‚Horrido‘ der Jäger, die seit drei Wochen auf den Straßen Südwestfalens pirschen, ist lautlos. Ihre Hochsitze ragen nicht aus der Landschaft, ihre Waffen knallen nicht – sie klicken. Aber ihre Schüsse sitzen zumeist. Und wenn so ein Treffer erzielt wurde, kostet das den Getroffenen zwar nicht das Leben, dafür aber mehr oder weniger viel Geld“, wie die Westfalenpost am 3. Juli 1956 in ihrem Siegerländer Regionalteil berichtete. [15] Deutlich wurde den ertappten Rasern, Dränglern und Falschparkern sowie potentiellen Nachahmern vor Augen gehalten, dass die Behörden nunmehr „absolut unumstößlich“ beweisen könnten, „[...] wann, von wem, wie und wo ein Paragraph der Straßenverkehrsordnung übertreten“ werde; Einspruch gegen Strafbescheide seien hinfällig geworden, denn die Kamera sei „objektiver Zeuge“. Das lebhaftes Lamentieren gegen mutmaßliche Behördenwillkür und „Abzocke“ gehöre dank der fotografischen Beweiskraft der Vergangenheit an – wie man optimistisch glaubte. Die Lokalredaktionen informierten Anfang August 1956 die Siegerländer Öffentlichkeit, dass fortan sogar alle drei Wochen im gesamten Landkreis Siegen Verkehrskontrollen für Sicherheit sorgen sollten, und appellierten mahnend an alle Verkehrsteilnehmer, sich der Konsequenz aus gefährlichen Eingriffen in den Straßenverkehr wie etwa zu schnellen oder rüpelhaften Fahrens bewusst zu sein. [16]

Auch an anderer Stelle waren im Zeichen der boomenden Automobilbranche Konfliktfelder zutage getreten. Nicht selten zum Leidwesen schwächerer Verkehrsteilnehmer. Das „Fußgänger-Privileg“ auf Zebrastreifen beziehungsweise das Heranfahren an einen Fußgängerüberweg mit unangemessener Geschwindigkeit oder gar das Überholen gemäß des heutigen Paragraphen 26 der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurden im Jahr 1956 gar als „großes Problem“ dargestellt, und zwar nicht für Passanten, sondern wohlgerne für die motorisierten Verkehrsteilnehmer! Abermal ein beispielhafter Blick in Richtung Kölner Tor: „Denkt man an den Ueberweg vor dem Kaufhaus Schneider,

die anderen Ueberwege und die Siegener Verkehrsverhältnisse, so wird die Durchführung der neuen Verordnung [...] in der Stadt ein großes Problem sein, vor dessen Lösung noch ein großes Fragezeichen steht“, gibt die Lokalredaktion der Westfalenpost vom 6. April 1956 zu bedenken. [17]

Kein Wunder, dass sich immer häufiger auch besorgte Stimmen zu Wort meldeten. „Kinder wichtiger nehmen als das Auto – Schulsorgen der Eltern und Lehrer“ lautet der Titel eines Presseberichts in der Westfalenpost vom 7. April 1956. [18]

Und auch wenn es wie ein verspäteter Aprilscherz anmutet, so weist die Überschrift „Fahrer fast alkoholvergiftet...taufrisch“ auf eine besondere Problematik im Straßenverkehr hin, die damals sowohl in der Justiz als auch in großen Teilen der Gesellschaft emotional diskutiert wurden. Was war passiert? Nachdem bereits kurz zuvor das Münchener Landgericht einen „Brummifahrer“ freigesprochen hatte, der den Nachweis erbringen konnte, dass er trotz eines Blutalkoholgehalts von 2,1 Promille (angeblich) noch genügend reaktionsfähig genug war, um seinen LKW sicher im Straßenverkehr zu lenken, hob nun auch das Bayerische Oberlandesgericht die Verurteilung eines Kraftfahrers auf, bei dem später ein Blutalkoholgehalt von 3,2 Promille (!) attestiert worden war, wie die Presse berichtete. „In der Begründung dieser Entscheidung heißt es, daß ein Angeklagter im Vollrausch – der einem Alkoholgehalt von 3,2 Promille entspricht – nicht mehr in der Lage sein kann, den ihn eingehend untersuchenden Arzt zu täuschen. Wenn der gemessene Alkoholgehalt von 3,2 Promille also stimmt und sich trotzdem keinerlei Ausfallerscheinungen gezeigt hätten, so beweise das für die Zukunft eine absolute Wertlosigkeit jeder Blutprobe.“ [19] Freie Fahrt für freie Bürger! Und die benötigen dafür jede Menge Kraftstoff. Wie verhält es sich nun mit den so genannten „Großtankstellen“ in der Stadt Siegen?



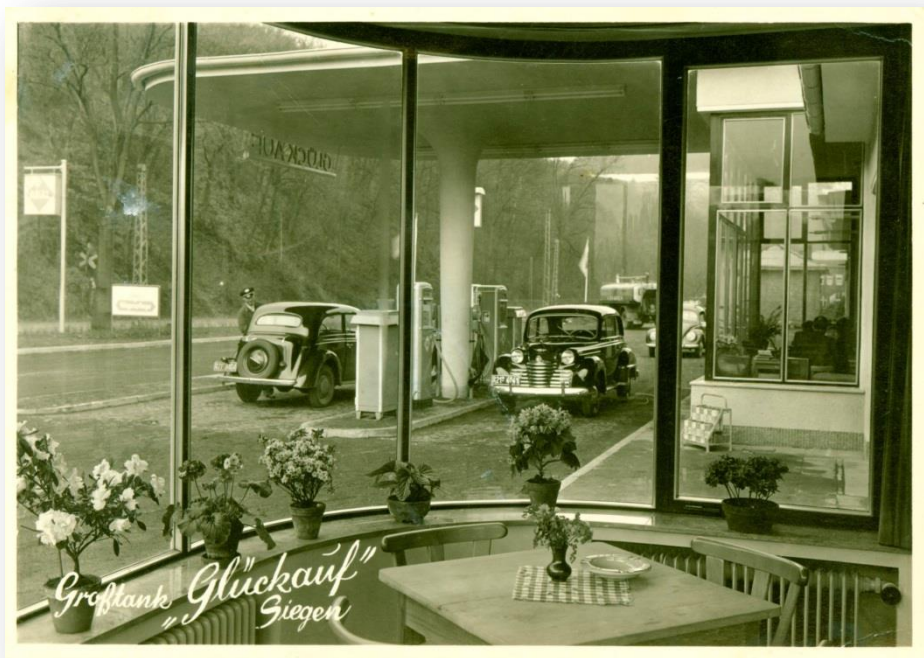
Das Kölner Tor mit Zebrastrifen auf einer Ansichtskarte von 1956 (Stadtarchiv Siegen)

Der Gasolin-Großtank „Sieghütte“

Als „erste Siegener Gasolin-Großtankstelle“, ja sogar als „hübsches Kleinod der Stadt Siegen“ [20] sorgte die Neueröffnung des „GASOLIN-Großtanks“ von Werner Utsch an der Sandstraße Mitte April 1951 für Furore. Bereits Ende März 1951 war eine handbetriebene Tanksäule in Betrieb genommen worden, Mitte April 1951 folgte der Übergang auf eine vollautomatische Zapfsäule mit Rechenwerk, „[...] so daß größtmögliche Schnelligkeit in der Abfertigung des Kunden gewährleistet ist.“ [21] Höchst originell wirkte die pilzförmige Konstruktion – „in unserer Gegend bisher einmalig“ – der Überdachung. Klarer Fall, die Bauausführung auf der Sieghütte zielte darauf ab, „[...] hier anzuhalten und sich ‚das Ding mal aus der Nähe anzusehen‘, na ja, und dann kann man ja auch gleich tanken.“ [22] Wie praktisch! So

vermochten an der „Pilztankstelle“ gleich drei Fahrzeuge gleichzeitig ihren Spritbedarf zu decken oder ein Servicepaket zu buchen, denn: „Neben dem Tankdienst wird in der Gasolintankstelle auch Wagenpflege getrieben. Eine moderne Hebebühne mit sechs Tonnen Tragfähigkeit hebt jeden Omnibus in die Luft, so daß auch schwere Kraftwagen gewaschen werden können.“ [23]

Bereits drei Jahre später sollten sich jedoch die Besitzverhältnisse ändern. Der Autogroßhändler Walter Knebel, der die GASOLIN-Tankstelle bereits 1952 gepachtet hatte, gab im Mai 1954 eine umfangreiche bauliche Erweiterung in Auftrag, die im Oktober 1954 vollendet wurden. „Den Kunden, die auf ihren Wagen warteten, wurde ein geschmackvoller Aufenthaltsraum mit kleiner Kaffee-Bar geboten“, weiß die Firmenchronik zu berichten. [24] Ein Konzept, das auch in Siegen viele Nachahmer finden sollte. Übrigens übernahm Knebel dann im Dezember 1956 endgültig die GASOLIN-Tankstelle mitsamt angeschlossener Schnelldienst-Station. [25] Eine auch chronologisch passende Überleitung zur Eröffnung eines beinahe futuristischen Highlights in der Tankstellensilhouette der Stadt Siegen vor 60 Jahren.



Innenaufnahme des Gastraums der 1956 eröffneten Großtankstelle „Glückauf“ (Eiserfelder Straße)

Die Eröffnung einer moderne „Großtankanlage“ im Frühjahr 1956

Völlig unbeeindruckt von verkehrspolitischen Debatten florierte vor 60 Jahren das Geschäft mit den Tankstellen auch in der Stadt Siegen immer weiter. Tankstellen wie die Esso-Station von Alfred Kaiser in der Frankfurter Straße oder der Aral-Service Höfer KG an der Hagener Straße nahe Kaisergarten inserierten in der Urlaubszeit, um auf die Notwendigkeit von „Urlaubschecks“ für PKW vor Reiseantritt sowie generell auf ihre Werkstattdienste, Ölwechsel sowie Autowäsche, Karosseriepflge oder Innenreinigung hinzuweisen. [26]

Ein Novum stellte jedoch die feierliche Eröffnung einer so genannten „Großtankanlage“ in der Eiserfelder Straße Mitte März 1956 dar. Auf einer Front von 80 Meter Länge erstreckte sich die Niederlassung des Benzin-Benzol-Vertriebs, kurz BV, der seinen neuen Standort passend „Glückauf“ benannte und dadurch nicht nur die „enge Verbindung [...] mit dem Bergbau“ ausdrückte, sondern den Namen auch „[...] als Gruß des Siegerlandes an den Kraftfahrer, der das Land des Eisenerzbergbaus besucht oder durchquert“ verstanden wissen wollte. [27] „Es ist selbstverständlich, daß der Kraftfahrer hier sowohl Vergaser- als auch Dieselkraftstoff bequem und zeitsparend tanken kann, zugleich aber ist auch für die Wagenpflege gesorgt, und ein kleiner, hübsch eingerichteter Erfrischungsraum lädt zum Verweilen ein. Zuvor hat der Kraftfahrer Gelegenheit, einen sauberen Waschraum und sogar eine Dusche zu benutzen, die den Staub der langen Fahrt herunterspült“, wie es anlässlich der Eröffnung

heißt. [28] Tatsächlich ließ die Großtankstelle für damalige Verhältnisse kaum Komfort vermissen. Unter dem geschwungenen Mitteldach der architektonisch reizvollen Anlage erwarteten die Kunden drei moderne, elektrische Zapfsäulen, die weitläufig verteilt aus beiden Fahrtrichtungen angesteuert werden konnten. Tatsächlich wurde explizit darauf hingewiesen, dass dies zum Zwecke der „gleichzeitigen Bedienung mehrerer Fahrzeuge“ geschehe, um etwa wartende Autos aus dem Straßenverkehr herauszuziehen und dadurch Staus zu vermeiden. Eine Attraktion stellte auch das rund 40 Meter lange Tankhaus mit seiner ausladenden Fensterfront und seitlich angeschlossener Imbissstation dar. „Links neben dem etwas vorspringenden Mittelteil, der im wesentlichen den großen Raum für Tankwarte birgt, sind die Schmierstationen, die als Unterflurstation mit Spiegelleuchten und Ringschmierleitung eingerichtet ist, und der Wagenwaschraum untergebracht. Rechts hat der Erfrischungsraum seinen Platz, der so gestaltet ist, daß der Gast das Gefühl hat, in der freien Landschaft zu sitzen.“ [29] Neben dem technischen Design war das gartenarchitektonische Gestaltungselement bewusst gewählt worden, um das Ensemble „[...] harmonisch in ihre Umgebung“ einzubinden und „[...] durch ausgedehnte Gartenanlagen noch mehr zu einem Teil der umliegenden Landschaft“ werden zu lassen. Der Inhaber der BV-Großtankstelle an der Eiserfelder Straße, Herr Ingenieur Albert Hoellner, zeigte sich optimistisch, eine Tankanlage zu besitzen, „[...] wie es kaum eine zweite gibt“, wie es in der Presse hieß. [30] Die spannendste Frage für viele Autofahrer lautete damals wie heute: Was kostet ein Liter Benzin? Der Vergleich mag sicherlich hinken. Aber die Antwort wird vielen PKW-Besitzer trotz gesunkener Ölpreise in den vergangenen Monaten Tränen in den Augen treiben. Gemäß einer Zeitungsannonce wurde der Kraftstoff Anfang Dezember 1956 mancherorts zu einem Literpreis von 0,58 D-Mark verkauft! Ein Spritpreinsniveau, wie es heute selbst in den Sonderhandelszonen mit reduziertem Steuersatz wie auf den Kanarischen Inseln nicht anzutreffen ist...

Quellenangaben:

- [1] Christof VIEWEG, Volltanken bitte! 100 Jahre Tankstelle. Köln 2011.
- [2] Stadtarchiv Siegen (=StA Siegen), Adreßbuch der Stadt und des Kreises Siegen. Ausgabe 1910/11. Siegen 1910.
- [3] StA Siegen, Adreßbuch der Stadt und des Kreises Siegen 1913/14. Siegen 1914.
- [4] StA Siegen, Adreßbuch der Stadt und des Kreises Siegen nebst Betzdorf, Daaden, Herdorf, Wissen und Bürgermeisterei Kirchen. Ausgabe 1923.
- [5] StA Siegen, Einwohnerbuch der Stadt Siegen und der Kreise Siegen und Altenkirchen 1927/28.
- [6] StA Siegen, Einwohnerbuch der Stadt Siegen und der Kreise Siegen und Altenkirchen 1940.
- [7] Historische Statistik des Siegerlandes vom späteren 18. Bis ins frühe 20. Jahrhundert. 1. Teilband. Hrsg von Thomas A. Bartoloch, Karl Jürgen Roth und Harald Witthöft (Quellen und Forschungen zur Historischen Statistik von Deutschland, Band 24). St. Katharinen 1999, S. 569.
- [8] Westfalenpost Nr. 75 vom 31.03.1951.
- [9] Ebenda.
- [10] StA Siegen, Best. Stadt Siegen E, Nr. 4159.
- [11] StA Siegen, Best. Stadt Siegen E, Nr. 2850, Bericht über die Tätigkeit des Verkehrsausschusses, Berichtszeitraum 10.06.1954 – 27.10.1955.
- [12] Ebenda.
- [13] Ebenda.
- [14] Westfalenpost Nr. 283 vom 05.12.1956.
- [15] Westfalenpost Nr. 152 vom 03.07.1956.
- [16] Westfalenpost Nr. 192 vom 18./19.08.1956.
- [17] Westfalenpost Nr. 81 vom 06.04.1956.
- [18] Westfalenpost Nr. 82 vom 07.04.1956.
- [19] Ebenda.
- [20] Westfalenpost Nr. 93 vom 21.04.1951.
- [21] Ebenda.
- [22] Ebenda.
- [23] Ebenda.
- [24] Hans Christian REIMER, Chronik 50 Jahre Walter Knebel KG Siegen 1930-1980. Siegen 1980, S. 124.
- [25] Westfalenpost Nr. 280 vom 01./02. 12.1956.
- [26] Westfalenpost Nr. 166 vom 19.06.1956.
- [27] Westfalenpost Nr. 65 vom 17.03.1956.
- [28] Ebenda.
- [29] Ebenda.
- [30] Ebenda.